取扱説明書

DAYTONA CORP.

S69646①/⑲

*取り付ける前に必ずお読みいただき、内容をよく理解して正しくお使いください。
*この取扱説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管してください。
*この商品もしくはこの商品を取り付けた車輌を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。

	適応車種	商品NO.
４バルブ DOHC ヘッド ビッグボアキット　１２４ｃｃ	モンキー/ゴリラ （12V 用）	６９６４６

この度はデイトナ「４バルブ DOHCヘッド　ビッグボアキット」をお買い上げ頂きまして、誠にありがとうございます。
ご使用前には必ずこの取扱説明書をよくお読みください。また、取付前に必ず商品の内容をお確かめください。
万一お気づきの点がございましたら、お買い上げ頂いた販売店にご相談ください。

■ご使用前に必ずご確認ください■

本書では正しい取付、取扱方法および点検整備に関する重要な事項を、次のシンボルマークで示しています。
取扱説明書内の指示や注意事項を守らずに使用した事による事故や損害については、当社は一切の責任を負いません。

⚠警告	要件を満たさずに使用しますと、死亡または重傷に至る可能性が想定される場合を示してあります。
⚠注意	要件を満たさずに使用しますと、傷害に至る可能性または物的損害の発生が想定される場合を示してあります。

実施	行為を強制したり指示する内容を告げるものです。	禁止	禁止の行為であることを告げるものです。
法令違反	条件次第では法令違反となることを告げるものです。	その他	その他の警告及び注意を告げるものです。

⚠警告

禁止

- 締め切ったガレージ内部や通気の悪い場所で長時間エンジンをかけないでください。一酸化炭素中毒になる恐れがあります。
- ガソリンは非常に引火しやすいため、作業場所は一切の火気をさけてください。また、蒸発（気化）したガソリンは爆発の危険もあるので、通気の良い場所で作業を行ってください。
- この商品に、不用意に曲げ・切削・溶接等の加工を行った場合、重大な事故につながる恐れがあります。商品には指定以外の加工を施さないでください。
- この商品は、記載されている適応車種以外の車両には使用しないでください。

実施

- 作業は、車両を安定して支えられるスタンド等を用意して安全を確保したうえで行ってください。
- 商品を取り付ける際、使用する純正部品および車両各部に欠損・損傷がみられた場合はその部品の再使用を避け、新しい部品に交換してください。そのままご使用になられますと、重大な事故につながる恐れがあります。

その他

- 走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所を点検してください。

⚠注意

・ この商品の取り付けにはエンジン脱着と分解組み立てが必要になります。別途ホンダ純正のサービスマニュアルをご用意していただき、確実な作業を行ってください。また、この取扱説明書やホンダ純正サービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った方を対象としております。適切な工具の準備が不十分であったり、または取り付け経験が無かったりする場合は、技術や経験を有したショップへ作業を依頼されることをお勧めいたします。

・ 作業を行う際は、必ずエンジンやマフラーが冷えている状態で行ってください。熱い状態で作業を行うと、火傷を負う原因となります。

実施

・ 作業を行う際は、その作業に適した工具を用意してから作業を行ってください。不適切な工具で作業を行うと部品を破損したり、ケガをしたりする可能性があります。

・ ボルト・ナット類の締め付けはトルクレンチを使用して、必ずそれぞれのサイズに合った規定の締め付けトルクで締め付けてください。

・ 取り付け後約１００ｋｍ走行しましたら各部を点検し、ネジの増し締め確認をおこなってください。その後は約５００ｋｍ毎に必ず点検を行ってください。

・ 部品や車両には、エッジや突起がある場合があります。作業は手を保護して行ってください。

禁止

・ 空ぶかし、急加速、急激なエンジンブレーキはエンジンに高い負荷がかかりますので避けてください。エンジンの耐久性に悪影響をおよぼすだけでなく、クランクシャフトの破損につながる恐れがあります。

法令違反

・ 一般公道では、道路交通法に則した制限速度に準じた運行を行ってください。一般公道を制限速度を超える速度で走行した場合、ライダー自身が道路交通法（速度超過）によって罰せられます。

・ **当商品を装着することにより、排気量が変更となるため、原付２種扱いとなります。したがって、一般公道走行の場合は次の条件を満たす必要があります。下記条件を満たさないで一般公道を走行した場合は、該当する法令に抵触しますので、必ず手続き及び、免許の取得を行ってから走行をしてください。**

①運転免許の資格が普通自動二輪(小型二輪)以上であること。

②市町村区の役所において、車両登録標識(ナンバープレート)を該当する排気量の物に変更する事。

③任意及び自賠責保険の条件が該当排気量に合致している事。

実施

- **使用するガソリンは必ずハイオクガソリンをご使用ください。高圧縮エンジンのためレギュラーガソリンは使用できません。**
- 推奨プラグを使用してください。

メーカー	品名	DAYTONA　MAXFIRE プラグ品番
NGK	CR8EHIX-9	61483
↑	CR9EHIX-9	61484

- 推奨エンジンオイル（粘度は使用する地域の外気温に適した粘度のオイルを使用すること。）を使用してください。

【推奨オイル】

メーカー	品名	粘度
MOTOREX	POWER　SYNT　4T	SAE10W／50、5W／40
↑	CROSS　POWER　4T	↑

※ＪＡＳＯ　ＭＡ　ＡＰＩ分類　ＳＧ以上の、１００％化学合成モーターサイクル用エンジンオイルを使用すること。

- **この商品の装着に当たっては必ず、オイルクーラーと油温計を装着し、油温の管理をしてください。高温（100 度以上）での連続走行を行うとエンジンが破損する可能性があります。**
- **オイルは走行 500ｋｍを目処に、まめに交換をおこなってください。**

- <u>この商品を装着した事に依る二次的トラブル（クランクケースの破損、焼きつき、ミッションギアーの破損等）は一切保証の対象外とさせて頂きます。又商品に関しても、当社製造上等の不良が認められない限り、保証の対象外とさせて頂きますので予めご了承ください。</u>
- この商品の装着にあたってはジェットセッティングや点火時期のセッティングの必要があります。
- この商品を装着後、3000ｋｍ走行時点で必ずエンジンＯＨを行い、部品の消耗具合を確認してください。その後も3000ｋｍ毎に定期的にエンジンＯＨを行ってください。
  - オイルポンプおよびその下部にあるストレーナ（金網）のチェックとメンテナンスは定期的に行ってください。ストレーナーが詰まるとオイル循環が悪くなり、シリンダーヘッド周辺の焼き付きを発生する恐れがあります。
  - <u>この商品の使用にあたって、最高回転数は 12、500ｒｐｍ以内でご使用ください。</u>
  - <u>この商品を装着した際は必ず当社アウターローターキットを装着してください。重いＡＣＧローターを取り付けて急加減速を繰り返すとクランクに負担がかかり、クランク破損につながるおそれがあります。</u>
  - <u>この商品を装着した際は必ず 2 次側クラッチ（4 枚ディスク以上）を装着してください。1 次側クラッチなどでは容量が不足してクラッチの滑りを発生し、クラッチが破損する恐れがあります。</u>
  - 作業の際、ケースカバー内に異物が混入しないよう十分に注意して作業してください。
  - 取り付け後約１００km 走行しましたら各部を点検してネジ部等の増し締めを行ってください。その後は約５００km 毎に必ず点検を行い、同様の増し締めを行ってください。
  - この商品は、記載されている適合車種以外の車両には装着を行わないでください。
  - 取り付けは確実に行ってください。また、走行中にネジ部等が緩まないよう、トルクレンチを使って所定トルクで確実に締め付けを行ってください。
  - 走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所の点検を行ってください。
  - 取り付けは確実に行ってください。また、走行中にネジ部等が緩まないよう、トルクレンチを使って所定トルクで確実に締め付けてください。
  - この商品の取り付けにあたっては、設備の整ったオートバイ店もしくは認証整備工場で専門的な教育を受けた整備士に作業を行って頂く必要があります。専門外の方が作業を行うと、けがや火傷等の恐れがあり大変危険です。従って、この商品の取り付けは専門のオートバイ店もしくは認証整備工場へ依頼し、装着を行ってください。

- この商品あるいはこの商品を取り付けたオートバイを第三者へ譲渡する場合には、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。
- 性能向上のため、関連パーツで必要となる商品がございます。本説明書では関連パーツの商品に関しては、取り付け手順を省略しております。予めご了承ください。
- ご本人以外が取り付けを行う場合、取り付けをされる方（販売店も含む）は、取り付け完了後各部の緩み、不具合等点検後、正常な作動の確認と危険箇所（バリ、突起物）無きことを確認のうえ、注意事項を説明しこの説明書も必ず一緒にお客様へお渡しください。

その他

- レース等、競技目的の使用は自己責任にて、保証の対象外であることをご了承のうえ使用してください。
- セッティングミスや組み間違い、説明書の注意事項を守らなかった事、消耗部品の交換を怠った事に起因する焼きつきやデトネーション、その他のトラブルは一切保証の対象外となります。予めご了承ください。
- 補修部品をお求めの際などに必要になりますので、この取扱説明書は大切に保管してください。
- この商品を取り付けるとオートバイの性能が変化します。特に交換直後など慣れるまでは十分に注意して操作し、オートバイの感覚を確かめてください。
- この商品は、予告なしに価格や仕様の変更をする場合があります。また、本文中に紹介した商品についても同様です。あらかじめご了承ください。

この商品の取り付けには別途ホンダ純正のサービスマニュアルをご用意していただき、
確実な作業を行ってください。

また、この取扱説明書やホンダ純正サービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った方を対象としております。適切な工具の準備が不十分であったり、または取り付け経験が無かったりする場合は、
技術や経験を有したショップへ作業を依頼してください。

同時装着部品

品番	品名	価格	備考
66004	メガオイルポンプ	¥3,990	ケースオリフィス加工が必要
70897	2 次側湿式クラッチキット 4 ディスク	¥54,600	
74443	2 次側湿式クラッチキット 5 ディスク	¥59,850	
74651	オイルクーラーキット 7 段	¥29,925	
47101	コンパクトテンプメーター	¥6,825	
46162	デジタルテンプメーター	¥8,925	
43350	テンプメーターフィッティング 8φ	¥3,465	
73421	アウターローターキット	¥20,475	
62552	PE28 用マニホールドセット	¥7,875	左出し、PE28 用ラバー付
73225	DOHC 用マニホールド単品	¥6,300	左出し、ラバー無し
46758	PE 用ラバーマニホールド　PE28 用	¥2,625	
28939	PE 用ラバーマニホールド　PE20/24 用	¥2,625	

キャブレター適合表

＊　取り付けの可否のみを記載した表です。

キャブレター	可/不可	備考
PE28	○	マニホールドセット 62552 を使用し、左出しで装着します。
PE24/PE20/CR-MINI	○	マニホールド 73225 とラバー28938 を使用し、左出しで装着します。
PC20	×	取り付け形状が異なる為、取付けできません。
VM26	○	マニホールド 73225 とキタコ社製ラバーマニホールドを使用して左出しで装着します。

推奨セッティング

アイドリング回転数は 2500ｒｐｍを基準としてください。

PE28 キャブレター	M/J	#115～125
	S/J	#38
	スロットルバルブ	#3
	ジェットニードル	46JFN（2～4 段）
レーシングアウターローター	点火時期	タイミング 1　or　3

※　組み合わせるマフラー他のエンジンパーツに影響を受けて変化する場合があります。
※　季節の変化や気温、湿度、高度（気圧）により最適なキャブレターセッティングは常に変化します。

事前準備

このボアアップキットを取り付ける際には、クランクケースボーリング（56.6～56.8mm、深さ 27.0mm）を事前に行い、同時装着必要部品の交換などの準備をしてからクランクケース（腰下）の組み付けを行ってください。

このキットのシリンダーはシリンダースカート部が 26mm あります。純正および純正に準じた長さのシリンダーはスカート部が 20mm となっております。そのため、特にボーリング加工済みのクランクケースにこのキットを組み込む際は、ボーリング加工深さが不足している場合がありますに注意してください。尚、当社ではクランクケースボーリングは行っておりませんので、下記の加工業者へ直接ご依頼ください。

【クランクケース加工業者】

■会社　　株式会社　大和工業
■所在地　　〒421-0506　静岡県牧之原市大寄 552-3
■連絡先　　TEL:0548-54-1324　FAX:0548-54-1514
■ホームページ　http://www.yamato-kougyou.com/index.html

フロント周りの適合表

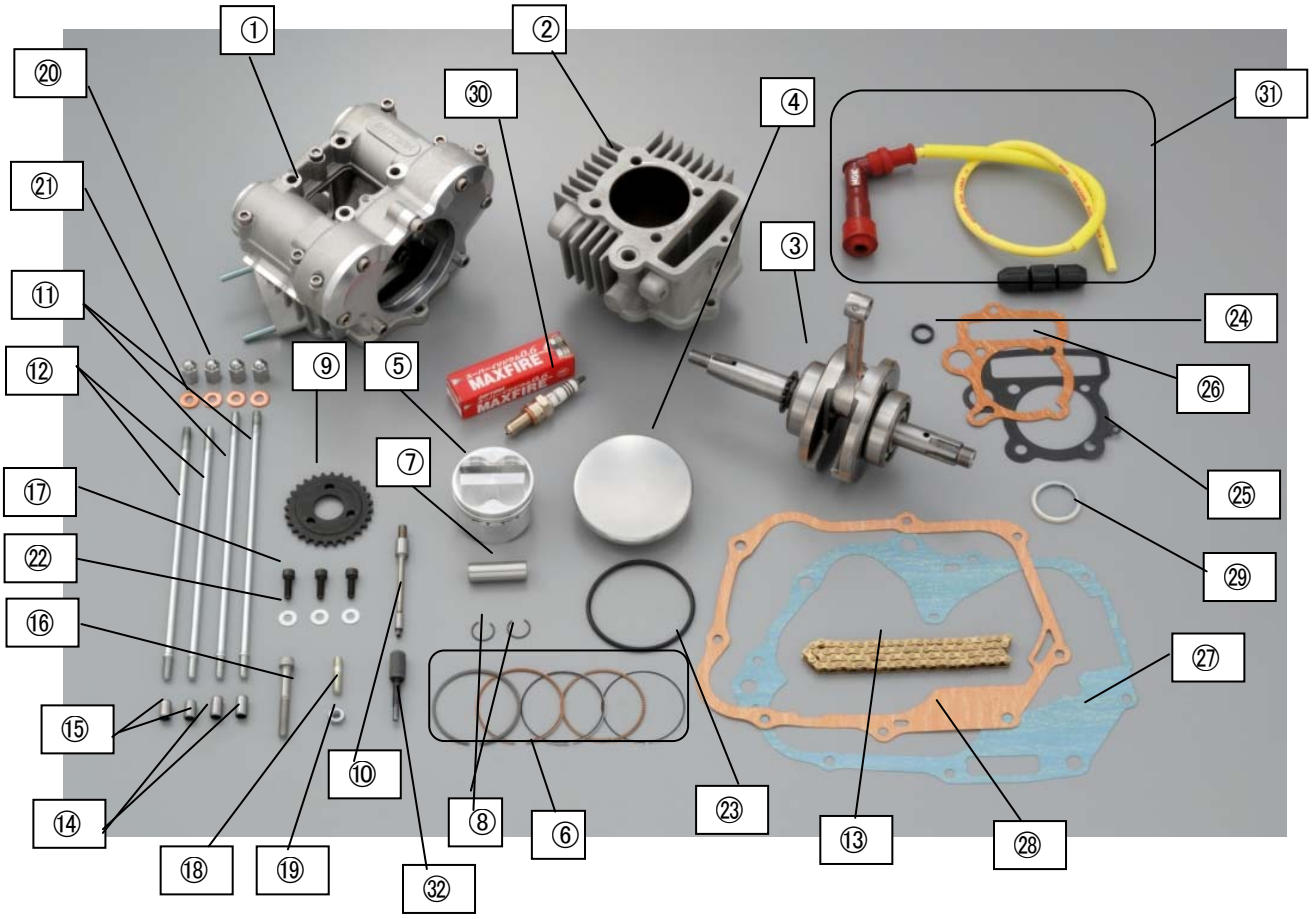
※ この商品は純正のエンジンよりもシリンダーが 6mm 長く、またヘッドも大きいため、装着できるフロントフォーク、ステム、ホイール、タイヤサイズの組み合わせに条件があります。詳細は下記の表を参考にしてください。

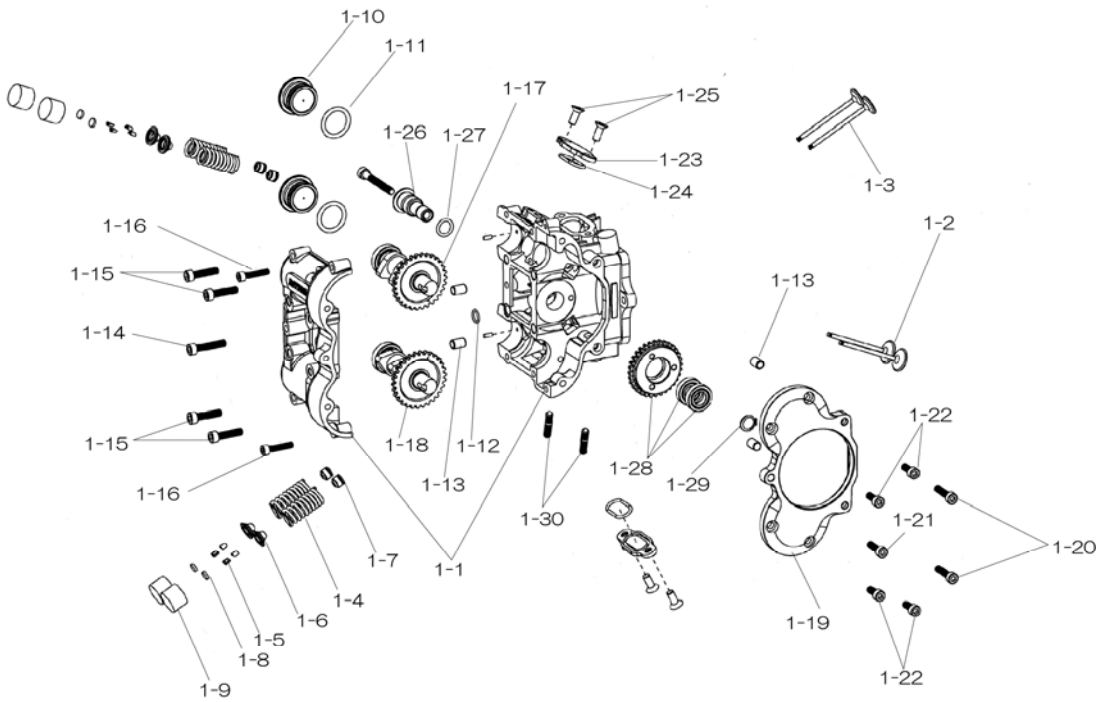
フォーク	ステム&トップブリッジ	ホイール	タイヤサイズ	可否	備考
ノーマルフォーク		ホイールサイズ、タイヤサイズに関わらず、ヘッドとタイヤが接触するため取り付けできません。			
インナーフォーク ローダウン /STD /10 インチ用					
NSRフォーク(～'94)	●NSR50 純正～94 ステム&95 トップブリッジ ※フロントフォーク突き出し0㎜	8インチ	3.5-8	○	
			110/80-8	○	
			120/70-8	○	
		10インチ	3.5-10(BT39)	×	
			90/90-10(S1)	○	
			100/80-10(S1)	○	
			100/90-10(S1)	×	
			110/80-10(S1)	×	
		12インチ	100/65-12(FMR)	×	
NSRフォーク('95～)		8インチ	3.5-8	○	
			110/80-8	○	
			120/70-8	○	
		10インチ	3.5-10(BT39)	○	
			90/90-10(S1)	○	
			100/80-10(S1)	○	
			100/90-10(S1)	○	
			110/80-10(S1)	○	
		12インチ	100/65-12(FMR)	○	（タイヤ外周 439mm）
Φ31フォーク ※1 ※2	●φ31 フロントフォークキット付属ステム&トップブリッジ ※バージョン 1、2 共通 ※フロントフォーク突き出し0㎜	8インチ	3.5-8	○	
			110/80-8	○	
			120/70-8	○	
		10インチ	3.5-10(BT39)	×	ホイール 2.5 インチ（タイヤ外周 438mm）
			90/90-10(S1)	○	ホイール 2.5 インチ（タイヤ外周 404mm）
			100/80-10(S1)	○	ホイール 2.5 インチ（タイヤ外周 408mm）
			100/90-10(SX)	×	
			110/80-10(S1)	×	ホイール 2.75 インチ（タイヤ外周 419mm）
			130/70-10(S1)	×	ホイール 3.5 インチ（タイヤ外周 428mm）
		12インチ	100/65-12(FMR)	×	ホイール 2.75 インチ（タイヤ外周 439mm）

※1：Φ31フォーク使用時、フロントフェンダーの後端リブ部分のカットが必要。アンダーブラケットに取り付けても、フェンダーオフセットステーで取り付けてもヘッドと接触します。

□　本商品の特徴　□

- ４バルブ、ダイレクトリフター採用のＤＯＨＣシリンダーヘッド。
- バルブサイズは IN 側 21mm、EX 側 18mm、ステム径 3.5mm の軽量バルブ採用
- 全面切削加工の燃焼室とセンタープラグによる、高い燃焼効率を実現。
- 軽量で強靭な鍛造ピストンを採用。
- ボア 54mm×ストローク 54.5mm で、原付二種の上限排気量 124.8cc となります。





□ 商品内容 □

NO	パーツ名		数量	NO	パーツ名		数量
①	シリンダーヘッド ASSY.		1				
1-1	シリンダーヘッド＆カバーセット		1	1-17	カムシャフト、IN	(①に組込済)	1
1-2	インテークバルブ	(①に組込済)	2	1-18	カムシャフト、EX	(①に組込済)	1
1-3	エキゾーストバルブ	(①に組込済)	2	1-19	Lサイドヘッドカバー	(①に組込済)	1
1-4	バルブスプリング	(①に組込済)	4	(1-13)	ダウェルピン 8x12	(①に組込済)	2
1-5	バルブコッター	(①に組込済)	8	1-20	六角穴付ボルト M6x25	(①に組込済)	2
1-6	リテーナー	(①に組込済)	4	1-21	六角穴付ボルト M6x20	(①に組込済)	1
1-7	ステムシール	(①に組込済)	4	1-22	六角穴付ボルト M6x15	(①に組込済)	4
1-8	タペットシム	(①に組込済)	4	1-23	タペットアジャストホールカバー	(①に組込済)	2
1-9	バルブリフター	(①に組込済)	4	1-24	Oリング、P22	(①に組込済)	2
1-10	Rカムサイドカバー	(①に組込済)	2	1-25	六角穴付皿ボルト M6x15	(①に組込済)	2
1-11	Oリング、P22A	(①に組込済)	2	1-26	シャフト､カムギヤアイドル	(①に組込済)	1
1-12	ラバーガスケット	(①に組込済)	1	1-27	Oリング、P12	(①に組込済)	1
1-13	ダウェルピン 8x12	(①に組込済)	2	1-28	ギヤ COMP,カムアイドル	(①に組込済)	1
1-14	六角穴付ボルト M6x30	(①に組込済)	1	1-29	サークリップ STW12	(①に組込済)	1
1-15	六角穴付ボルト M6x25	(①に組込済)	4	1-30	エキゾーストスタッドボルト M6x40	(①に組込済)	2
1-16	六角穴付ボルト M5x25	(①に組込済)	2				
②	メッキシリンダー		1	⑱	スタッドボルト M6x26	全長26mm	1
③	クランクシャフト ASSY.		1	⑲	六角ナット M6		1
④	タイミングギヤカバー		1	⑳	ロングキャップナット M6		4
⑤	ピストン		1	㉑	銅ワッシャ/シーリング		4
⑥	ピストンリングセット		1set	㉒	平ワッシャ M5		3
⑦	ピストンピン	φ13x38	1	㉓	Oリング、G65		1
⑧	サークリップ		2	㉔	ラバーガスケット	角形Oリング	1
⑨	タイミングスプロケット		1	㉕	シリンダーヘッドガスケット	0.25mm厚	1
⑩	オイルポンプシャフト		1	㉖	シリンダーベースガスケット		1
⑪	シリンダースタッドボルト A	全長210mm	2	㉗	クランクケースガスケット		1
⑫	シリンダースタッドボルト B	全長197mm	2	㉘	Rケースカバーガスケット		1
⑬	強化カムチェーン84L	84リンク	1	㉙	エキゾーストガスケット		1
⑭	ダウェルピン 8x14		2	㉚	MAX FIREプラグ	CR8EHIX-9相当	1
⑮	ダウェルピン 8x12		2	㉛	プラグキャップ＆コード	ジョイント付	1set
⑯	六角穴付ボルト M6x50		1	㉜	タイミングセットピン		1
⑰	六角穴付ボルト M5x15		3	㉝	原付二種用標識		1set

□　取付手順　□

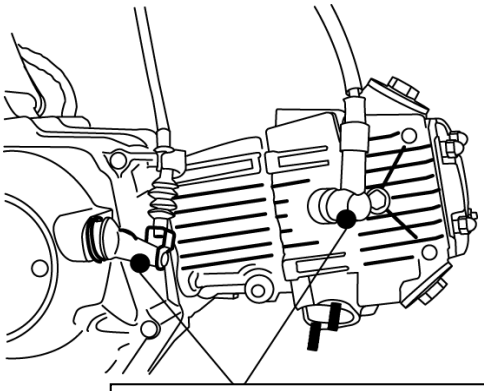
取り付け前に、商品の内容をご確認ください。
エンジン脱着作業はレーシングスタンド等を用いて車体をしっかりと保持し、
安全に作業を行ってください。
エンジンおよびマフラーが冷えていることを確認して作業を開始してください。

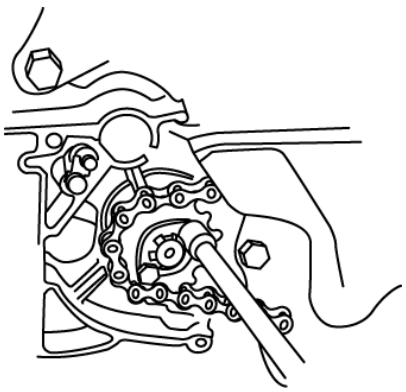
1. エンジンの取り外し

1-1.　エンジンオイルを抜き取ります。

1-2.　キャブレター、エキゾーストマフラー、サイドスタンドスイッチのカプラ、ステップを取外します。

1-3.　クラッチケーブル、ドライブスプロケット（チェーン）、ACG からのハーネス（カプラ）、プラグキャップ、ケース後部のブリーザーホースを取り外します。



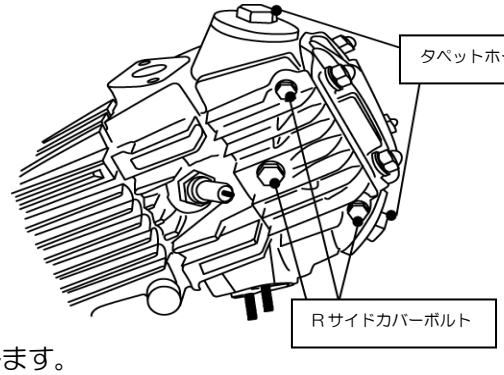


1-4.　クランクケース下側にジャッキまたは当て木を用意し、エンジンハンガーを取り付けているボルトを緩めて取り外し、エンジンを車体から取り外します。

⚠注意
エンジンを落とさないように
注意して作業してください。

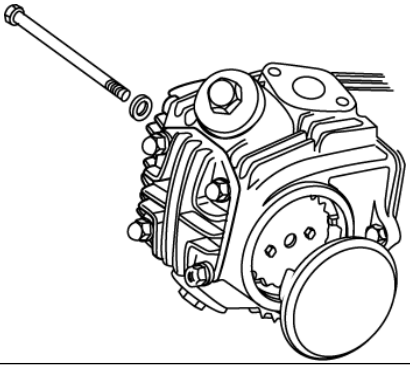
2. シリンダーヘッド、シリンダーの分解

2-1.　タペットホールカバー・Ｒサイドカバーを固定しているボルトを予め緩めておきます。

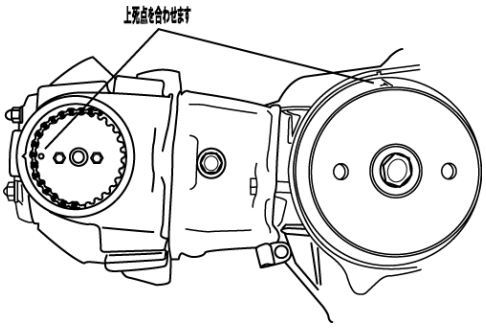


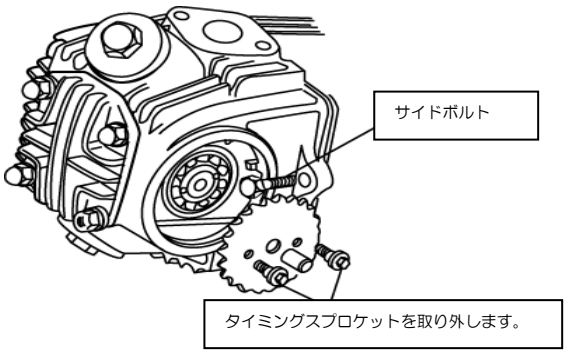
2-2.　スパークプラグを取り外します。

2-3.　Ｌサイドカバーを取り外します。

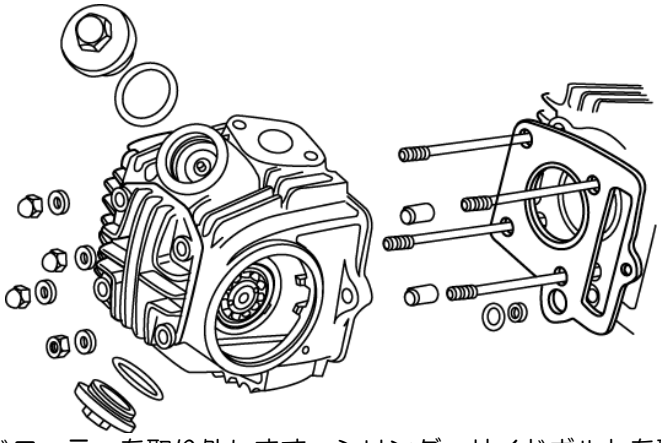


2-4.　クランクを圧縮上死点に合わせ、カムスプロケットを取り外します。

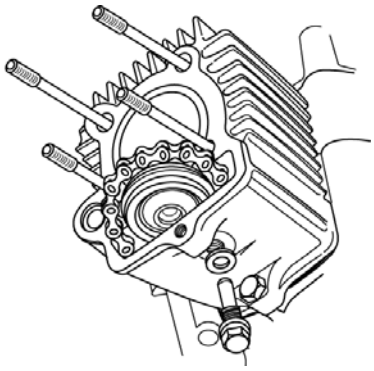




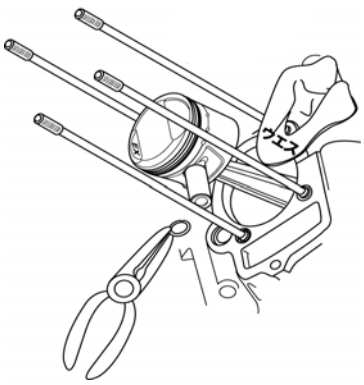
2-5.　シリンダーヘッドサイドボルトと、シリンダーヘッド取付ナット４個を緩め、シリンダーヘッドを取り外します。



2-7.　カムチェーンガイドローラーを取り外します。シリンダーサイドボルトを取り外してシリンダーを抜き取ります。

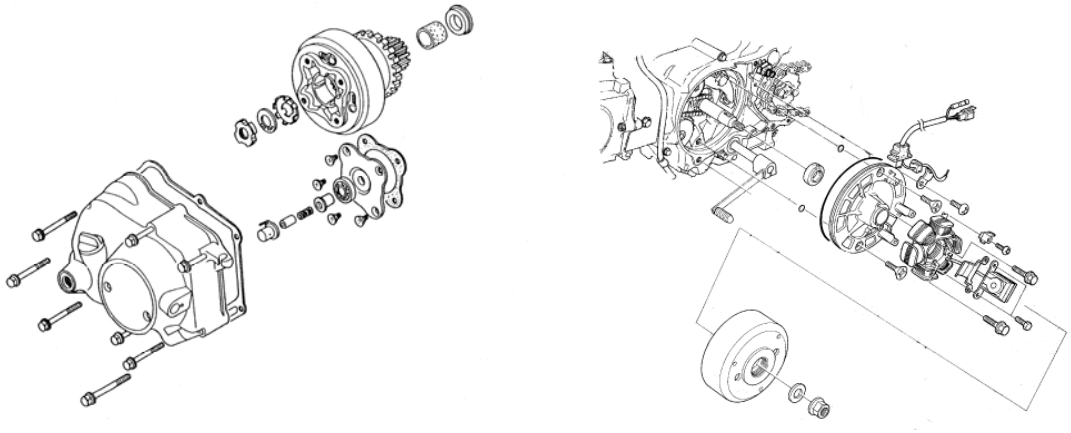


2-8.　ピストンピンクリップを取り外し、ピストンピンを抜いてピストンを取り外します。



⚠注意
ピストンピンクリップがクランクケース内部に落下しないように、クランクケースの開口部をウエスで覆って作業してください。

3. クラッチ、ステーターコイルベースの分解

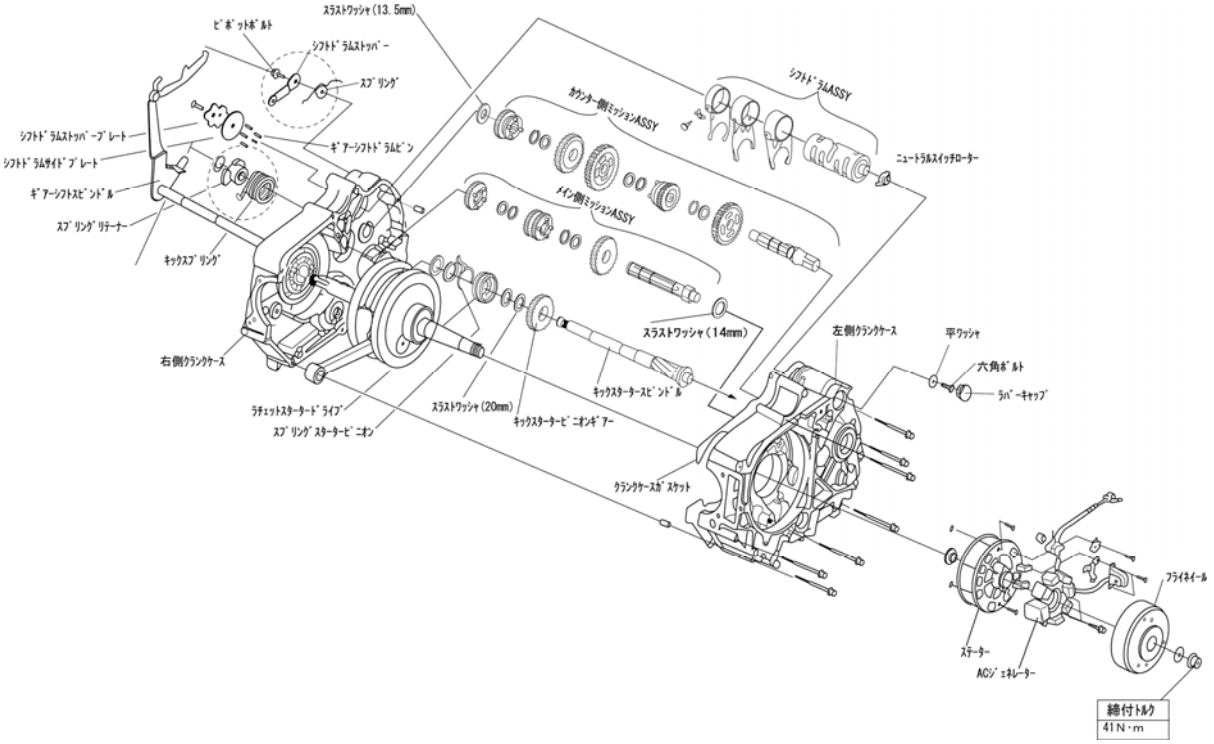


3-1. キックペダルを取り外し、R クランクケースカバーを取り外します。
3-2. オイルスルーとオイルスルースプリングを取り外します。
3-3. クラッチアウターカバーを取り付けている皿ネジを緩め、アウターカバーを取り外します。
3-4. クラッチ内部のロックワッシャを外して、クラッチ ASSY を取り外します。

3-5. エンジン左側の、ACG ロータとステーターコイルベース類を取り外します。クランクシャフトについているウッドラフキーを、クランクシャフトから取り外します。（ウッドラフキーは再使用します）

⚠注意
コイルベース裏側のOリング等の小さな部品を無くさないように注意してください。

4. クランクケースの分割



4-1. ギヤシフト周りなど、ケース外側についている部品を取り外します。
・プライマリードリブンギヤ、シフトドラムストッパープレート、シフトドラムストッパー
・キックリターンスプリング、シフトスピンドル、オイルポンプ
・エンジン左にあるラバーキャップとその中のボルト

4-2. クランクケースのボルト８本を緩めて取り外し、クランクケースを分割します。

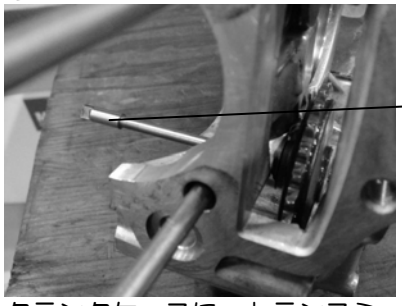
4-3. クランクシャフト、トランスミッション ASSY.を取り出します。

クランクケースを分解し、必要な作業をおこないます。

・クランクケースダウェルピンの取り外し（錆びている場合は新品に交換してください、）
・ガスケットの除去
・洗浄
・クラック等の確認。クラックが見られる場合はそのクランクケースは使用できません。
・クランクケースボーリング、オイルポンプオリフィス、ミッション交換によるケース内リブ除去などの加工
・各ベアリング、オイルシール類の確認、交換

5. クランクシャフトの交換、クランクケースの組み立て

5-1. ⑩オイルポンプシャフトを、純正と交換します。

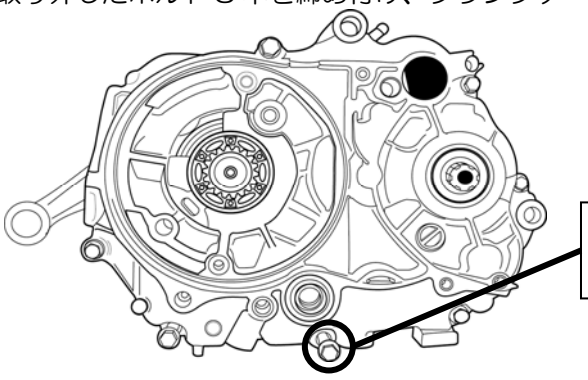


⑩オイルポンプシャフト

5-2. クランクケースに、トランスミッションおよびキックシャフトを組み込みます

トランスミッションを分解もしくは交換した場合、組み立てについてはホンダ純正サービスマニュアル、もしくは交換するトランスミッションキットの取扱説明書を参照してください。

5-3. ③クランクシャフト ASSY.をパーツクリーナー等で洗浄し、コンロッド大端部とサイドベアリングにエンジンオイルをたっぷりと塗布します。
5-4. ③クランクシャフトをクランクケースに組み込みます。
5-5. トランスミッションおよびキックシャフトが正しく組み込まれているか確認したら、右側のクランクケースをかぶせます。
5-6. 手順 4-8 で取り外したボルト 8 本を締め付け、クランクケースを組み立てます。



締め付けトルク
10N・m（1.0kgf-m）

締め付け後、クランクシャフトやトランスミッションなどのシャフト類がスムーズに回ることを確認してください。

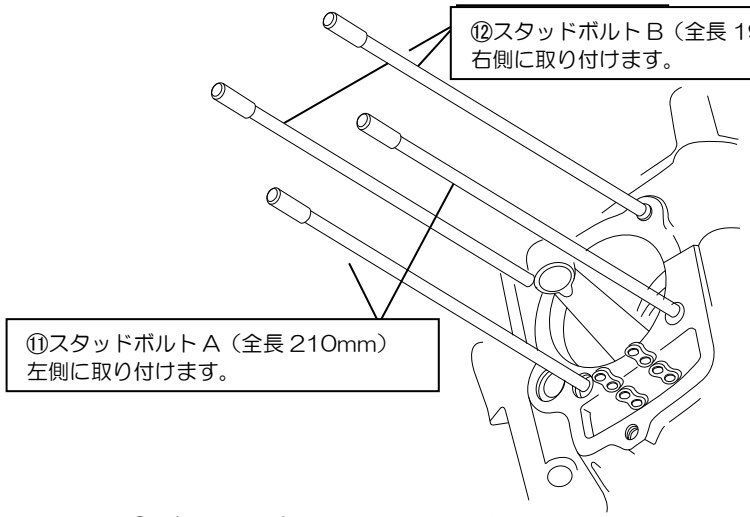
5-7. ⑬強化カムチェーンを取り付けます。

5-8. 分解した工程を戻り、エンジンを組み立てます。
（手順 4-1 より：ギヤシフト周りの部品の取り付け）
（手順 3-5 より：ウッドラフキー、アウターローター等の取り付け）
（2次側クラッチ、オイルポンプの取り付け）

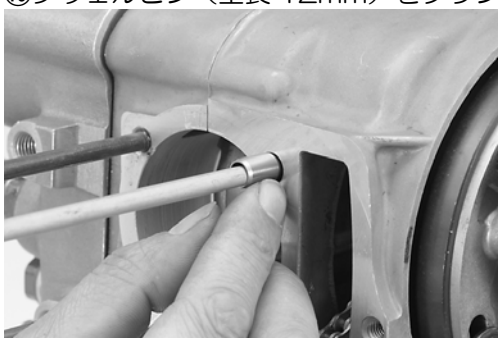
クラッチおよびアウターローターの取り付けについては、
お持ちのクラッチキットおよびアウターローターキット等の取扱説明書を参照してください。

6. ビッグボアシリンダーの取り付け

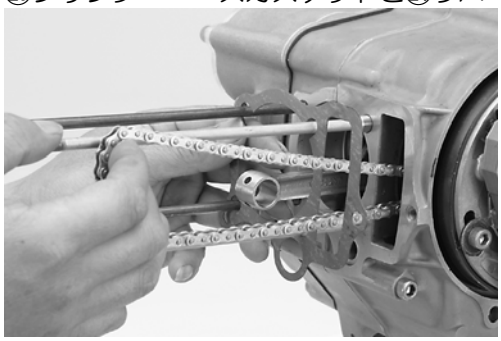
6-1. ⑪⑫シリンダースタッドボルトを交換します。取り付けには M6 ナットをダブルナットとして使用するか、スタッドボルトセッタ等を使用します。

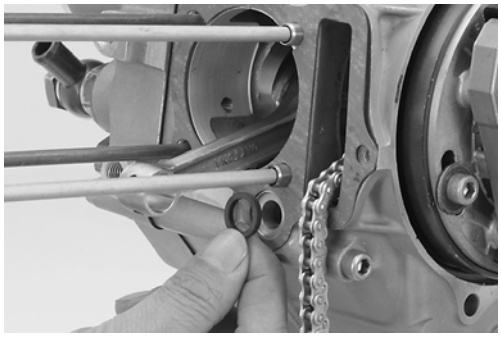


6-2. ⑮ダウェルピン（全長 12mm）をクランクケースにセットします。



6-3. ㉖シリンダーベースガスケットと㉔ラバーガスケットを、クランクケースに装着します。





6-4. ⑤ピストンの、ピストンピン穴の片側に⑧ピストンピンサークリップを取り付けます。

6-5. ⑤ピストンに、⑥ピストンリングセットを取り付けます。

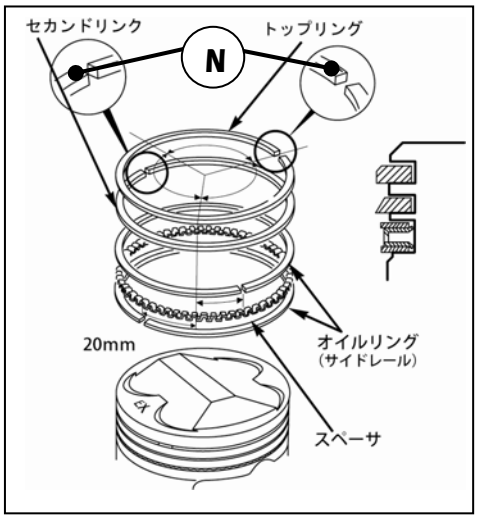
■ピストンリングの特徴

①トップリング
リング外周にメッキ処理がしてあります。リング合口の“N”印をピストントップ方向に向け、装着してください。

②セカンドリング
パーカライジング処理により、リング全体が黒色になっております。
リング合口の“N”印をピストントップ方向に向け、装着してください。

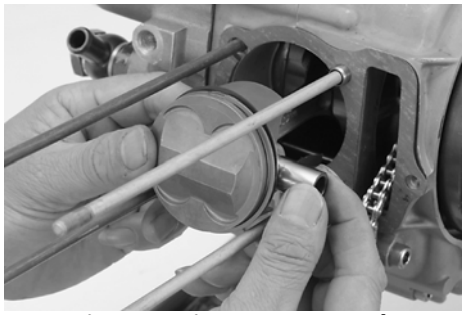
③オイルリングサイドレール
他のリングとは違い薄いリングになります。上下方向はありません。

④スペーサー
ばね状のリングで、エキスパンダとも呼びます。



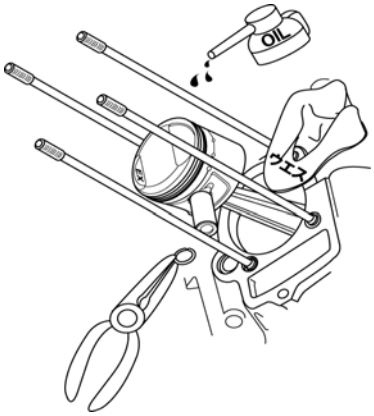
6-6.　⑤ピストンのピストンピン穴、ピストンリングにオイルを塗布します。
6-7.　⑦ピストンピンと、コンロッド小端のピストンピン穴にオイルを塗布します。

6-8.　リングの装着が終わったピストンに、⑦ピストンピンを装着し、コンロッドに取り付けます。



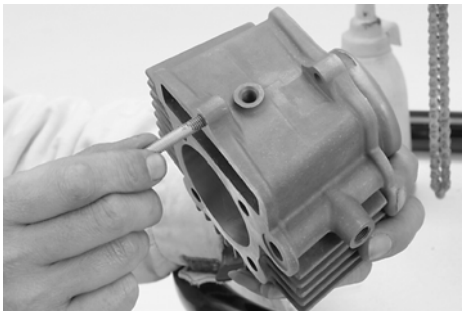
⚠注意
ピストンのリセス部分の”EX”印は必ず排気側に向け装着してください。

6-9.　[10]ピストンピンサークリップを取り付けます。

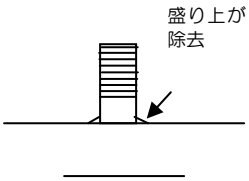


⚠注意
サークリップをクランクケース内部に落とさないようにウエス等をつめて作業してください。

6-10. ⑱スタッドボルトにねじ緩み止め剤を塗布し、②シリンダーに取り付けます。



⚠注意
スタッドボルトをねじこんだ際、周囲が盛り上がってシリンダー平面が損なわれる場合は
一度スタッドボルトを外して面出しをおこなってください。



スタッドボルトの締め付けトルク：
5～8N・m（0.5～0.8kg・m）※締め過ぎに注意してください。

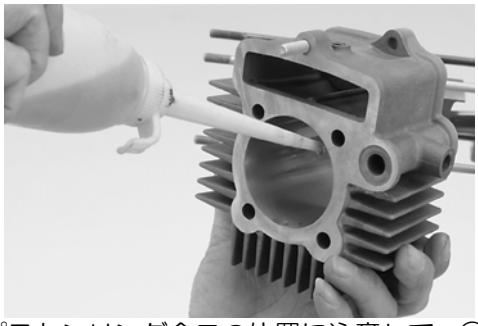
⚠注意

シリンダーとヘッドの間からオイルが滲む場合、このスタッドボルト部分が原因になる場合があります。
シリンダー上面の状態（色が濃い部分が接触面）
スタッド部分が接触（盛り上がり）し、カムチェーントンネル部分が非接触（面が出ていない）に近い状態となり、オイルが滲む場合があります。

オイルにじみが発生しやすい部分
（戻りのオイルライン、スタッドボルト付け根）

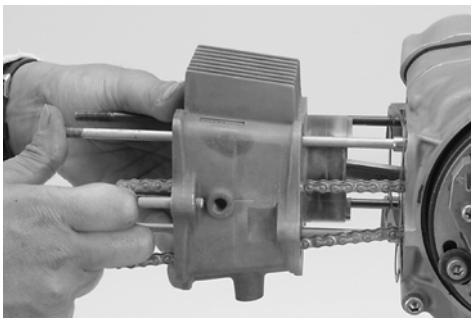
もしもオイル滲みが見られる場合、シリンダー上面の平面を再確認してください.
平面が出ていない場合、オイルストーンで盛り上がった部分を修正してください。
平面が出ている場合、**付属の液状ガスケットを厚めに塗布**してください。

6-11. ②シリンダー内面にエンジンオイルを塗布し、㉖シリンダーベースガスケットの両面に品番40621 高耐熱シリコンガスケットを塗布してください。

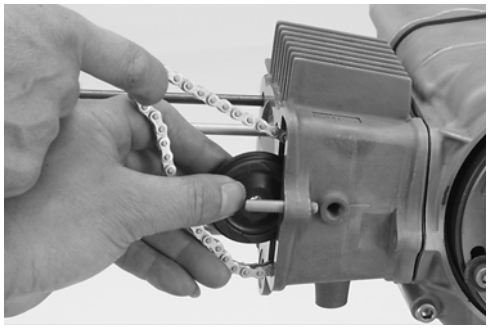


カムチェーンガイドローラーボルト
締め付けトルク
8～12N・m（0.8～1.2kgf-m）

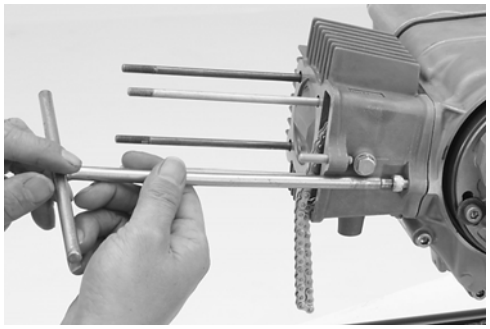
6-12. ピストンリング合口の位置に注意して、②シリンダーを装着します。ピストンリングに無理な力がかからないように注意して、シリンダーにピストンを挿入します。



6-13. カムチェーンガイドローラーを取り付けます。

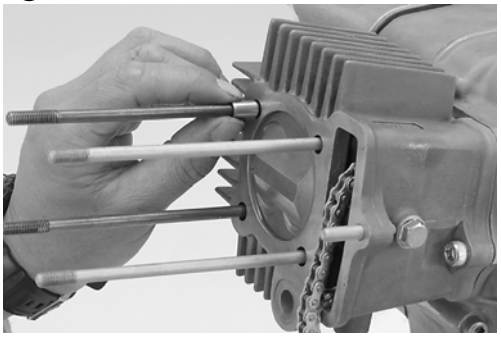


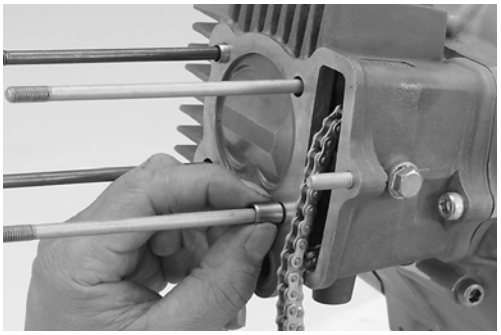
6-14. シリンダーサイドボルトを仮止めします。



7. DOHC シリンダーヘッドの取り付け

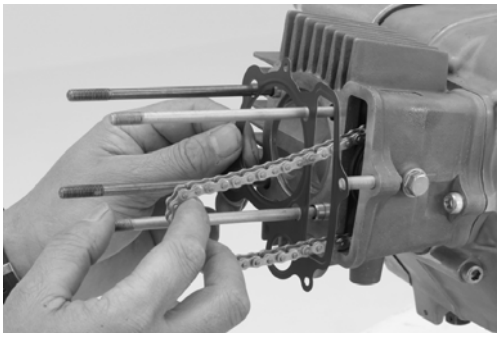
7-1. ⑭ダウェルピン（長さ 14mm）を、シリンダーにセットします。



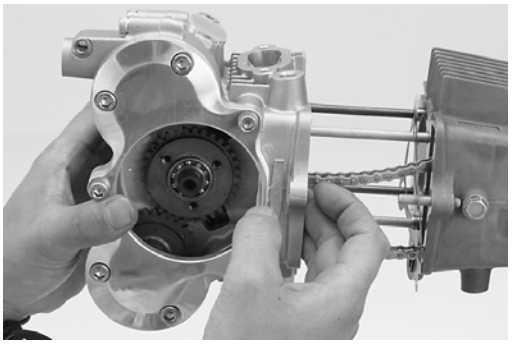


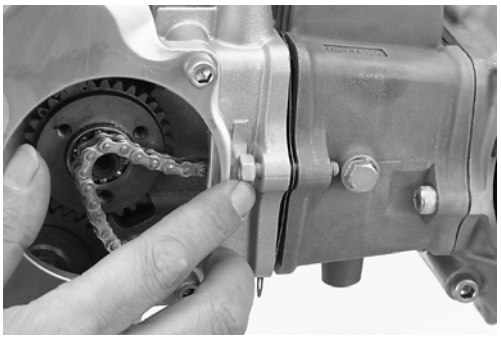
7-2.　シリンダーヘッドガスケットの両面に**付属の液状ガスケットを塗布**してください。
※この商品は、ツインカム４バルブの為、カムチェーントンネルとオイルリターン穴の間に有る
スタッドボルト穴にオイルが入り、ヘッドガスケットからオイルリターン穴の
外側にオイルが滲み又は漏れが生じる場合があるので、付属の液体ガスケットを
充分塗布の上、組付け願います。

7-3.　シリンダーヘッドガスケットを装着します。

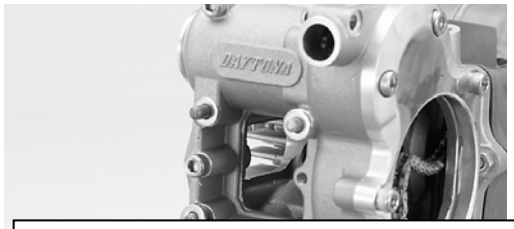


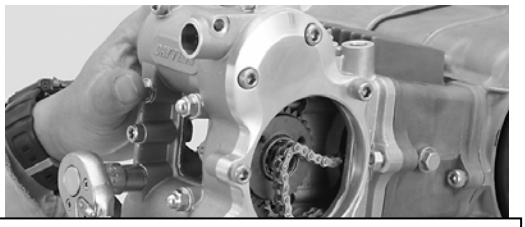
7-4.　①シリンダーヘッド ASSY.を取り付けます。その時同時に⑲六角ナットを、手順 6-10 で取り付けたスタッドボルトにかけておきます。





7-5.　㉑銅ワッシャ/シーリング４枚と、⑳ロングキャップナットを装着し、シリンダーヘッドを固定します。

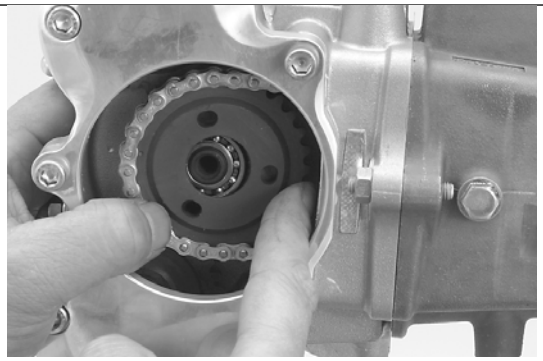


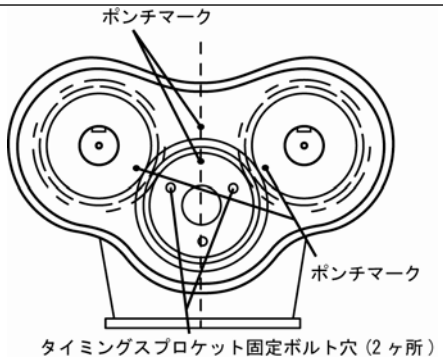


⑳ロングキャップナット
締め付けトルク：12N・m（1.2kgf-m）
※対角に２～３回に分けて締め付けてください。

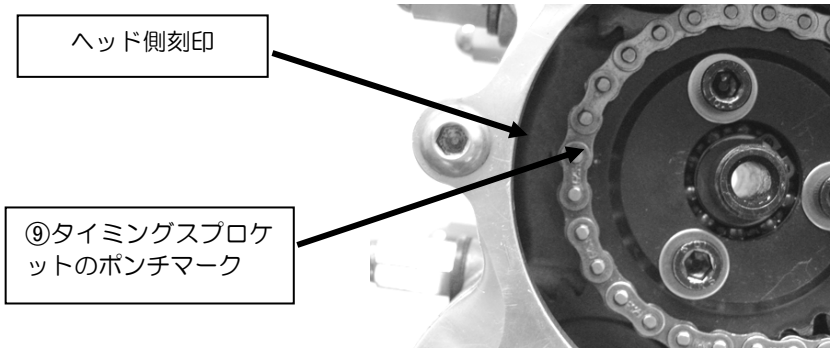
7-6.　手順 6-14 で仮止めしておいたシリンダーサイドボルトと、手順 7-3 でかけておいた⑲六角ナットを本締めします。

7-7.　カムアイドルシャフトにセットされているサークリップを一旦外し、アイドルシャフトを奥にずらしてから⑨タイミングスプロケットを取り付けます。

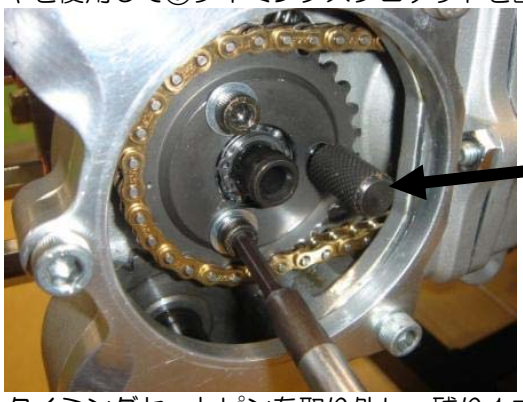




7-8. <u>ピストンが上死点にあることを確認</u>し、ヘッド側のマークと、⑨タイミングスプロケットのポンチマークをあわせます。



7-9. ㉜タイミングセットピン（位置合わせ用）を差し込み、⑰六角穴付ボルト（M5×15）と㉒平ワッシャを使用して⑨タイミングスプロケットを固定します。



㉜タイミングセットピンは、ヘッド側に開いている穴まで差し込んでください。

タイミングスプロケットの固定ボルトは、**長穴の中心**に合わせて固定します。

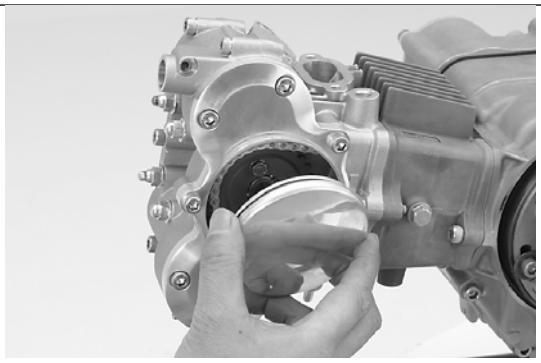
7-10. タイミングセットピンを取り外し、残り１本のボルトを取り付けます。

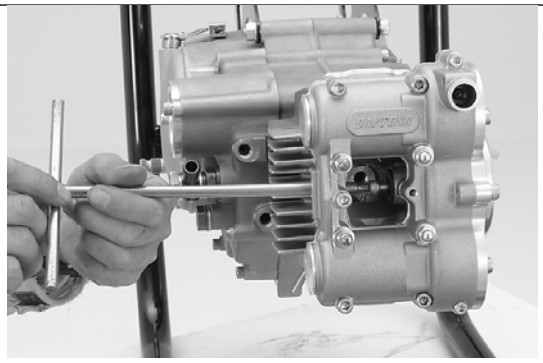
⑰六角穴付きボルト　M5x15
締め付けトルク
8N・m（0.8kgf-m）

7-11. アイドルシャフトのサークリップを、元通りの位置に取り付けます。

7-12. ④タイミングギヤカバーに㉓O リング G65 を装着し、ヘッドに取り付けます。点火プラグ側から六角穴付ボルト（M6×50）を使用して、タイミングギヤカバーを固定します。

サークリップを一旦外し、シャフトを奥にずらしておきます。
アイドルギヤが脱落しないように注意してください。





⚠注意 Oリングにグリスを塗って装着してください。

7-13. ㉚スパークプラグを取り付けます。

スパークプラグ締め付けトルク 15N・m（1.5kgf-m）

7-14. エンジン左側の、カムチェーンテンショナーサイドボルトを固定します。

カムチェーンテンショナーサイドボルト 締め付けトルク 15N・m（1.5kgf-m）

DOHC シリンダーヘッドの取り付け手順は以上です。
その後は取り外し手順を逆にたどり、

○ エンジンの搭載
○ キャブレター（キャブレターキット）の取り付け
※取り付け詳細はキャブレターキットの取扱説明書を参照、確認してください。
○ エキゾーストマフラーの取り付け
※取り付け詳細はマフラーの取扱説明書を参照、確認してください。
○ エンジンオイル注入

などを行い、各部の確認が完了したらエンジンを始動させます。
エンジンを始動させたら、各部に異常が無いか確認します。

※このシリンダーヘッドはカムギヤ駆動部分から音が出ますが、このギヤ音は異常ではありません。

□ 補修部品 □

2010年4月時点での品番および価格となります。

	商品名	品番	税込価格	備考
①	シリンダーヘッド ASSY.	69659	¥99,750	バルブ組込済みのシリンダーヘッド単品
1-1	シリンダーヘッド COMP.	69660	¥21,000	バルブなしのシリンダーヘッド単品
1-2	インテークバルブ（1本）	46606	¥2,940	
1-3	エキゾーストバルブ（1本）	46605	¥2,730	
1-4	バルブスプリング（1本）	46604	¥1,050	
1-5	バルブコッター（2個）	69661	¥263	2個1セット。バルブ1本分
1-10	補修用Rカムサイドカバー	69662	¥1,575	
1-19	補修用Lヘッドカバー	69663	¥10,500	
④	補修用タイミングギヤカバー	69717	¥5,250	
1-23	補修用タペットカバー	69664	¥2,100	
1-28	補修用カムアイドルギヤー	69665	¥4,725	ギヤ1個&ベアリング2個
1-26, 27	補修用カムアイドルシャフト	69666	¥4,725	シャフトとOリングのセット。
⑨	補修用タイミングスプロケット	49652	¥3,360	
1-17	カムシャフト、インテーク	64017	¥13,650	
1-18	カムシャフト、エキゾースト	63983	¥13,650	
	Oリングセット	63142	¥2,520	1-11,24,27,および㉓のセット。
②	シリンダー単体	69672	¥21,000	ボア54mm、シリンダー高さ69mm
	鍛造ピストンキット	69668	¥27,825	ピストン、ピストンリング、ピストンピン、サークリップ、ヘッドガスケット、ベースガスケット、マニホールドガスケット、エキゾーストガスケットのセット。 クランクケースのガスケットは含みません。
⑤	鍛造ピストン単体	69669	¥21,000	ピストンのみ
⑥	ピストンリングセット	69670	¥3,150	
⑦	ピストンピン	71187	¥525	サークリップ2個付
⑧	サークリップセット	31796	¥315	13mm サークリップ2個入り
	ガスケットセット	69671	¥2,625	ヘッドガスケット、ベースガスケット、マニホールドガスケット、エキゾーストガスケットのセット。 クランクケースのガスケットは含みません。
⑱	スタッドボルト　M6x26	69673	¥284	シリンダーに取り付けるスタッドボルト
③	クランクシャフト単体	69701	¥31,290	ストローク54.5mm
⑩	補修用オイルポンプシャフト	69674	¥4,200	
⑬	強化カムチェーン84リンク	69675	¥3,150	
⑪⑫	補修用スタッドボルトセット	69676	¥3,675 （予価）	エンジンスタッドボルト4.本セット
㉘	ガスケット、Rケースカバー	28324	¥504	クラッチカバーガスケット

□ ホンダ純正部品（参考） □

	品名	ホンダ純正部品番号	備考
1-6	リテーナー	14771-KY1-000	
1-9	バルブリフタ	14731-KY1-000	
1-7	ステムシール	12219-KAZ-000	
㉙	エキゾーストガスケット	18291-HB2-900	
㉔	ラバーガスケット、12mm 角形	91303-035-000	シリンダーベース部に入るOリング

1-12	ラバーガスケット　9mm（緑）	91305-028-158	ヘッドとヘッドカバーの間に入るOリング
⑭	ダウェルピン　8×14	94301-08140	
⑮	ダウェルピン　8×12	94301-08120	
㉗	クランクケースガスケット	11191-GW8-680	
㉑	銅ワッシャ、シーリング	90443-035-000	
1-8	タペットシム		ホンダドリーム50（AC15）用

□　サービスデータ　□※長さの単位はmmとします。

		標準値	使用限度
バルブクリアランス	IN／EX	0.125±0.02	
バルブガイド	内径（IN）	3.500～3.512	3.532
	内径（EX）	3.500～3.512	3.532
バルブ	ステム外径（IN）	3.475～3.490	3.470
	ステム外径（EX）	3.455～3.470	3.455
	ステムとガイドのすきま（IN）	0.010～0.037	0.062
	ステムとガイドのすきま（EX）	0.030～0.057	0.107
	バルブシートあたり幅	0.8～1.0	1.5
バルブタイミング	カムリフト中心角（IN）	105°（ATDC）	
	カムリフト中心角（EX）	105°（BTDC）	
バルブスプリング	バルブスプリング自由長	39.16	38.16
シリンダーヘッド	ヘッド面の歪み		0.05
クランク	クランクシャフト振れ幅	±0.03以下	±0.08

株式会社デイトナ　〒437-0226　静岡県周智郡森町一宮4805
この用紙は再生紙を使用しております。
URL: http://www.daytona.co.jp　　E-mail: info@daytona.co.jp
◎デイトナ商品についてのご質問、ご意見は「フリーダイヤルお客様相談窓口」0120-60-4955まで